ESTIMATES

Transportation Safety Board of Canada

2005-2006
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of:

Part I – The Government Expense Plan provides an overview of federal spending and summarizes the key elements of the Main Estimates.

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before March 1.

Part III – Departmental Expenditure Plans, which is divided into two components:

1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail over a three-year period on an organisation's main priorities by strategic outcome(s), program activity(s) and planned/expected results, including links to related resource requirements. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are usually tabled on or before March 31 and referred to committees, which may then report to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(4).

2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of results achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

Supplementary Estimates directly support an *Appropriation Act*. The Supplementary Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in the subsequent appropriation bill. Parliamentary approval is required to enable the government to proceed with its spending plans. Supplementary Estimates are normally tabled twice a year, the first document in early November and a final document in early March. Each Supplementary Estimates document is identified alphabetically A, B, C, etc. Under special circumstances, more than two Supplementary Estimates documents can be published in any given year.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented
by the Minister of Public Works and Government Services Canada, 2005

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca

Available through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing
Public Works and Government Services Canada
Ottawa (Ontario)
KIA OS5

Telephone: (613) 941-5995
Fax: (613) 954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Orders only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Internet: http://publications.gc.ca

Catalogue No.: BT31-2/2006-III-73
ISBN 0-660-62792-2

Transportation Safety Board of Canada

2005-2006

Report on Plans and Priorities

Charles H. Simpson
Acting Chairperson
Transportation Safety Board of Canada

Lucienne Robillard
President
Queen's Privy Council for Canada

Canada

105-04065/

Table of Contents

Chairperson's Message 1

Section 1 – Overview 3

1.1 Raison d'être 3
1.2 Planning Context 3
1.2.1 Risks and Challenges 5
1.3 Departmental Plans and Priorities 7
1.3.1 Detailed Priorities for 2005-2006 8
1.3.1.1 Continuous Improvement of Products and Services 8
1.3.1.2 Sustainable Human Resources 9
1.3.1.3 Organizational Continuous Improvement Process 9
1.3.1.4 Awareness of the TSB and its Activities 9
1.3.1.5 Developing Partnerships 10

Section 2 – Analysis of Program Activity 11

2.1 Strategic Outcome 11
2.2 Program Activity 11
2.3 Key Service Areas 12
2.4 Other Services 15

Section 3 – Supplementary Information 16

3.1 Management Representation Statement 16
3.2 Organizational Information 17
3.3 Financial Information 18
- Table 1: Departmental Planned Spending and Full-Time Equivalents 19
- Table 2: Program by Activity 20
- Table 3: Voted and Statutory Items Listed in Main Estimates 20
- Table 4: Net Cost of Department 20

3.4 Additional Information 21

Chairperson's Message

The Transportation Safety Board of Canada (TSB) continues to enjoy a solid reputation, nationally and internationally, as a technically skilled and professional investigative organization. As one of only a few multi-modal safety investigation agencies in the world, the TSB pursues its mandate within a framework of independence that makes it a global leader in that regard.

Nevertheless, the TSB is not well known to the average Canadian. I believe it is important for Canadians to understand the role we play in advancing transportation safety. We have therefore undertaken initiatives to build public awareness about the TSB, its activities and the contribution it makes to transportation safety. Over the past year, we have also developed a strategic communications plan that will guide our future efforts in this regard.

The TSB is a knowledge-based organization. We collect and analyze information, transform it into knowledge and communicate what we know in order to influence positive changes to transportation safety. The TSB must therefore have efficient and effective information management practices. In April 2003, we initiated a major project to modernize our information management practices and the enabling technology used by investigators. Significant progress was made over the past two years. However, much work remains to be done in order to complete this project and to implement the new tool sets. This project will therefore continue to be a major area of focus for the coming year.

For the past few years, the TSB has expended considerable effort seeking input from its stakeholders, reviewing and updating its products and services, addressing its backlog of work in progress, and addressing issues of timeliness and quality in investigations. Over the coming year, our management team will now be turning its attention towards the development of continuous improvement processes. These processes will help ensure that our products and services, as well as our business activities, remain effective and efficient for the delivery of our mandate.

This year, we will continue our efforts to implement the various provisions of the *Public Service Modernization Act*. This will help us strengthen the management of our human resources. We will also undertake a review of our existing partnership arrangements and explore the feasibility of expanding such arrangements in other areas in order to optimize the benefits and leverage our limited resources.

The TSB faces an ambitious agenda in 2005-2006. However, we are committed to sustaining our efforts and continuing to make a significant contribution to transportation safety in Canada and abroad.

Section 1 – Overview

1.1 Raison d'être

The Transportation Safety Board of Canada (TSB) is an independent agency created in 1990 by an Act of Parliament (*Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*). It operates at arm's length from other government departments and agencies such as Transport Canada, the Department of Fisheries and Oceans, and the National Energy Board to ensure that there are no real or perceived conflicts of interest. Under the legislation, the TSB's only object is the advancement of transportation safety in the federally regulated elements of the marine, rail, pipeline and air transportation systems. This mandate is fulfilled by conducting independent investigations including, if necessary, public inquiries into transportation occurrences. The purpose of these investigations and inquiries is to make findings as to the causes and contributing factors of the occurrences and to identify safety deficiencies. As a result, recommendations may be made to improve safety and reduce or eliminate risks to people, to property and to the environment. The TSB has the exclusive authority to make findings as to causes and contributing factors when it investigates a transportation occurrence.

The jurisdiction of the TSB includes all transportation occurrences in or over Canada. The TSB may also represent Canadian interests in foreign investigations of transportation accidents involving Canadian registered, licensed or manufactured ships, railway rolling stock or aircraft. In addition, the TSB carries out some of Canada's obligations related to transportation safety at the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the International Maritime Organization (IMO).

A transportation occurrence is any accident or incident associated with the operation of an aircraft, ship, railway rolling stock or pipeline. It also includes any hazard that could, in the Board's judgement, induce an accident or incident if left unattended.

1.2 Planning Context

The TSB is primarily funded by Parliament through an operating expenditures vote and, as a departmental corporation, it has authority to spend revenues received during the year. The TSB operates within the context of Canada's very large, complex, dynamic and ever-changing transportation system. For more details on the operating context, see the Transport Canada web site at www.tc.gc.ca/pol/en/anre/transportation_annual_report.htm and the National Energy Board web site at www.neb-one.gc.ca/index_e.htm.

Many individuals and groups cooperate with the TSB in the fulfillment of its mandate. During the course of an investigation, the TSB interacts directly with:

- individuals, such as survivors, witnesses and next-of-kin;
- operators;
- other organizations and agencies, such as coroners, police, manufacturers, owners and insurance companies; and
- other federal government departments and agencies.

Their cooperation is essential to the conduct of the TSB's business, whether they contribute as providers of information or of support services. For more details on the investigation process, visit the TSB web site at www.tsb.gc.ca/en/investigation_process/index.asp.

The TSB is one of many Canadian and foreign organizations involved in improving transportation safety nationally and internationally. While it operates at arm's length from other federal departments involved in the transportation field, it can only succeed in fulfilling its strategic outcome through the actions of others. The TSB presents findings and makes recommendations that compel others to act, but has no formal authority to regulate, direct or enforce specific actions. This implies ongoing dialogue, information sharing and strategic coordination with organizations such as Transport Canada, the National Energy Board and the Canadian Coast Guard. Similarly, the TSB must engage in ongoing dialogue and information sharing with industry and foreign regulatory organizations. Through various means, the TSB must present compelling arguments that will convince these "agents of change" to take action in response to identified safety deficiencies.

The TSB has established memorandums of understanding with a number of federal government departments for the coordination of activities and the provision of support services. These agreements provide the TSB with access to a range of support services that can rapidly supplement internal resources (e.g. assistance in the recovery of wreckage, the documentation of evidence, and the examination or testing of components). The agreements also define operating practices to ensure good coordination of activities and to avoid potential conflicts that could arise from the simultaneous implementation of various organizational mandates. Such agreements are currently in place with National Defence, the Royal Canadian Mounted Police, the Canadian Coast Guard, Human Resources and Skills Development Canada, and the National Research Council. Similarly, the TSB has established strategic cooperation alliances with provincial and territorial coroners.

Further alliances have been established with the TSB's counterpart agencies in other countries, such as the United States, Australia, the Netherlands, New Zealand, France and the United Kingdom. The TSB cooperates on a reciprocal basis with foreign safety investigation agencies through the ad hoc exchange of specialized services or the provision of assistance as a means of coping with capacity gaps. As one of the world leaders in its field, the TSB regularly shares its investigation techniques, methodologies and tools. For example, the Recorder Analysis and Playback System (RAPS), originally developed by the TSB for decoding and analysis of flight data recorders and cockpit voice recorders, is now being used in more than 10 countries to aid in safety investigations. Similarly, the TSB has contributed to the training of safety investigators from numerous countries either by integrating foreign investigators into its in-house training programs or by sending senior staff to teach abroad. The TSB also shares data and reports with sister organizations and participates in international working groups and studies to advance transportation safety.

1.2.1 Risks and Challenges

The TSB faces many risks and challenges that could have a potentially significant impact on the organization's ability to achieve its mandate. TSB managers are aware of these risks and challenges and are expected to take appropriate actions to mitigate the risks while ensuring the delivery of their mandate. The most important challenges are described in the following paragraphs.

1.2.1.1 Managing External Expectations

The TSB has a variety of stakeholders and clients with diverse information needs. Regulators and industry want information in order to fulfill their responsibilities in improving transportation safety. Next-of-kin want information about what happened to their loved ones in order to bring closure. Others want information from a business perspective. However, all agree that they would like safety information to be made available earlier and more effectively. Furthermore, stakeholders and the public would like the TSB to undertake more safety investigations than what is currently done. The TSB is therefore challenged to find the right balance between the level of activity to be undertaken, potential safety findings and the resources available. This implies an ongoing review of products, services and processes to ensure that resources are invested in the best possible way to achieve the optimum results. The TSB must also communicate effectively with its stakeholders and the public in order to convey its priorities and its limited capacity. The TSB must ensure that reasonable expectations are set through appropriate communication.

1.2.1.2 Maintaining Operational Capability

The success of the TSB and its credibility as an organization depends largely on the expertise, professionalism and competence of its employees. Rapid technological changes in the transportation industry, along with the development of new materials, are making the task of investigation and safety analysis increasingly complex and specialized. The TSB must not only maintain an appropriate capital asset infrastructure, but must also keep up its technical expertise and knowledge base in order to maintain credibility within the industry. In recent years, the TSB has made a concentrated effort to "catch up" on essential training for employees and managers to ensure they have the knowledge and skills to meet mandatory job requirements. However, the challenge of retaining technical currency requires ongoing attention backed by adequate financial resources.

1.2.1.3 Increasing Awareness to Influence Positive Changes

To achieve its mandate and to influence stakeholders to take actions that lead to positive changes in transportation safety, the TSB must present compelling arguments for change in its reports and other communication products. This requires a solid understanding amongst stakeholders and the public about who we are, what we do and how we contribute to transportation safety. We believe that improving awareness about the TSB and its work will better position the TSB to influence key change agents. To that end, the TSB has recently approved a three-year Corporate Communications Plan, which is essentially a road map of how we want to improve communications. The Plan represents a more active approach to publicizing key safety messages to influence positive changes.

1.2.1.4 Implementing Government-wide Initiatives

Over the past year the Government has launched a number of government-wide initiatives and reviews that have had, and will continue to have, an impact on the TSB. For example, initiatives such as the proactive disclosure of information on travel and hospitality, position reclassifications and contracts have resulted in new work for the TSB with no additional resources being provided. The series of Government Operations Reviews (e.g. shared corporate services, IT services, procurement, institutional governance) has also had a significant impact on workload. As these reviews now come to conclusion and decisions are made, and as the TSB proceeds with the implementation of the required changes, further impacts are expected. The implementation of Human Resources Management Modernization will also directly affect TSB resources over the next two years. The challenge for the TSB is to continue to incorporate these cumulative requirements into daily activities within the resource envelope available, while maintaining a suitable balance between the fulfillment of the TSB's mandate and the implementation of the Government's overall agenda.

1.2.1.5 Balancing Resources and Results

The TSB, like all other government departments and agencies, must operate with a fixed resource base. Over time this base is eroded by numerous external factors such as inflation, new service fees and general price increases. The TSB must therefore contend with diminishing resources as time passes. Furthermore, the Government has directed that new requirements be funded through reallocation rather than the provision of incremental funding. This results in a challenge for the TSB: to maintain an appropriate balance in the level of operational activity in a context of increasing demand for services and diminishing resources.

For some time now, the TSB has been struggling with the issue of performance measurement. Progress has been made on the development of meaningful performance indicators. However, more work is required in this regard and particularly with respect to linking resources to results. Given that no two investigations are identical, and that some investigations lead to safety changes whereas others do not, it is very difficult to establish the return on investment in safety investigations. The direct and positive impact of TSB investigation activities can be readily demonstrated; conveying the value for money using traditional financial measures is much more challenging.

1.3 Departmental Plans and Priorities

The TSB is committed to providing Canadians with advancements in transportation safety through independent, objective and timely investigations and resulting analysis of safety failures in the federally regulated transportation system.

The two tables below show information on planned spending on financial and human resources over the coming three-year period.

Financial Resources ($ thousands)

2005-2006	2006-2007	2007-2008
30,997	30,697	30,697

Human Resources

2005-2006	2006-2007	2007-2008
237 FTE	237 FTE	237 FTE

The following table summarizes the five departmental priorities for 2005-2006 and the planned spending for each one.

Departmental Priorities	Type	Planned Spending 2005-2006 ($ thousands)
Priority 1: Continuous Improvement of Products and Services	Ongoing	63
Priority 2: Sustainable Human Resources	Ongoing	210
Priority 3: Organizational Continuous Improvement Process	Previously Committed	553
Priority 4: Awareness of the TSB and its Activities	Previously Committed	75
Priority 5: Developing Partnerships	New	85

1.3.1 Detailed Priorities for 2005-2006

Based on the risks identified and on input received from managers and staff, five priorities have been identified for 2005-2006. All are strategic investments aimed at finding ways to enhance the TSB's relevance and contribution to transportation safety in Canada and internationally and to strengthen the organization from within. The five priorities are described briefly in the following subsections.

The TSB has developed a Business Plan that describes its 2005-2006 priorities in greater detail. Resources are allocated to specific initiatives, responsibilities are clearly defined and timelines established. A copy of the Business Plan can be found on the TSB web site at www.tsb.gc.ca/en/publications/index.asp.

Progress against the Business Plan will be regularly monitored and reported to the TSB Executive Committee on an ongoing basis. Senior managers also provide regular updates on the projects for which they are responsible. Progress will be measured in a comprehensive manner at year-end, and results will be reported in the *Departmental Performance Report*.

1.3.1.1 Continuous Improvement of Products and Services

The TSB is committed to the continuous improvement of its products and services mix. The stakeholder needs analysis conducted in 2002-2003 provided important insights into how TSB products and services are perceived. In reviewing this information, TSB management identified improvements to products and services, established priorities and initiated changes in order to better respond to the needs of stakeholders. The TSB must now turn its attention to the

development and implementation of a framework for the ongoing assessment and refinement of its products and services to ensure that they remain relevant to changing stakeholder needs in the years to come.

1.3.1.2 Sustainable Human Resources

The TSB must be able to recruit on a timely basis, retain competent and dedicated employees and provide them with a work environment conducive to their learning and development. Therefore, a continued focus must be placed on the strategic management of human resources. The TSB is committed to achieving a sustainable workforce by implementing the various human resources components of the *Public Service Modernization Act* (PSMA), which entails implementing effective human resources planning, a more flexible and responsive resourcing system, and accrued departmental staffing delegation and accountability. The PSMA also delegates direct accountability to the TSB for areas such as learning, discipline and employee performance management. Its labour relations component promotes harmonious union-management relations via collaboration and consultation, resolving issues at an early stage and redefining the TSB requirements to maintain essential services during strikes. The PSMA implementation is key to having a sustainable and a productive workforce within the federal Public Service context.

1.3.1.3 Organizational Continuous Improvement Process

Over the past few years, the TSB has made significant progress towards becoming a better managed and more innovative agency. Efforts in this area must continue and become an integral part of day-to-day management. The forthcoming implementation of the new Transportation Investigation Information Management System will provide a solid basis for the establishment of a continuous improvement process. As the TSB moves forward, management must ensure that a culture of continuous improvement is developed and ingrained throughout the organization. Managers and employees must incorporate ongoing review and streamlining of processes and practices, as well as resource optimization, in their daily activities.

1.3.1.4 Awareness of the TSB and its Activities

Despite the excellent work of the TSB, most Canadians do not readily recognize the TSB or its contributions to transportation safety. The TSB must therefore strengthen its investment in public awareness activities so that its contribution to the advancement of transportation safety is better known and understood by Canadians. Furthermore, internal communication efforts must be sustained to ensure that all employees are fully informed about the TSB's products and services and the results achieved for Canadians.

1.3.1.5 Developing Partnerships

The TSB currently collaborates with many other organizations in the course of its operational and administrative activities. However, to date the TSB has not looked upon partnerships from a strategic perspective. In light of the changing environment, the TSB must now review the risks and the benefits of various forms of partnerships as a means to leveraging its limited resources and efficiently fulfilling its mandate. This review will involve a reassessment of potential barriers to partnerships such as the need for independence and avoidance of conflict of interest. The TSB must consider the extent to which expertise and capacity are required permanently and in-house. Where the TSB is "one deep" (there is only one employee performing a specific type of work), it must determine how it will cope with peaks in activity levels. There are numerous other related questions that must also be answered. The TSB must explore potential opportunities, and ultimately the TSB must reinforce its existing partnerships and seek to establish new ones where appropriate.

Section 2 – Analysis of Program Activity

2.1 Strategic Outcome

The TSB has one strategic outcome: to advance transportation safety, thereby reducing risks to people, property and the environment. This strategic outcome is captured by the TSB mission statement:

We conduct independent safety investigations and communicate risks in the transportation system.

2.2 Program Activity

The TSB also has only one program activity: safety investigations. The TSB conducts independent safety investigations into transportation occurrences in the federally regulated elements of the marine, rail, pipeline and air transportation systems to identify causes and contributing factors, formulates recommendations to improve safety, publishes investigation reports, and communicates safety information to stakeholders.

The expected results of safety investigations are:

- the timely implementation of safety actions by stakeholders to improve transportation safety for Canadians; and
- increased awareness of safety issues and a strengthened safety culture on the part of governments, industry and the public.

All five priorities identified in section 1 are aimed at supporting and enhancing the TSB's ability to conduct safety investigations and to communicate safety information.

The two tables below show information on planned spending on financial and human resources over the coming three-year period.

Financial Resources ($ thousands)

2005-2006	2006-2007	2007-2008
30,997	30,697	30,697

Human Resources

2005-2006	2006-2007	2007-2008
237 FTE	237 FTE	237 FTE

2.3 Key Service Areas

In order to optimize the use of resources and to effectively respond to its stakeholders, the TSB has defined four key service areas based on the four transportation modes included in its mandate: marine, rail, pipeline and air. This approach enables alignment with the transportation industry and the way it operates. Resources are therefore allocated and managed separately for each of these key service areas.

Financial Resources ($ thousands)

Key Service Areas	2005-2006	2006-2007	2007-2008
Marine	6,710	6,646	6,646
Rail	5,937	5,880	5,880
Pipeline	727	720	720
Air	17,623	17,451	17,451
Total	30,997	30,697	30,697

Human Resources (FTE)

Key Service Areas	2005-2006	2006-2007	2007-2008
Marine	57	57	57
Rail	51	51	51
Pipeline	5	5	5
Air	124	124	124
Total	237	237	237

Activities carried out in all four key service areas are basically the same. Dedicated personnel collect information on occurrences, conduct investigations, identify safety deficiencies, draft investigation reports and communicate key safety information to stakeholders.

The TSB has developed a balanced scorecard that will be used to measure organizational performance. This scorecard will provide performance information from four different perspectives: financial; client/stakeholder; internal business processes; and learning and growth.

The financial perspective makes linkages between operational and financial results. Financial analysis will be used to evaluate the cost of investigations. Financial results will be benchmarked between modes and with other safety investigation organizations.

The client/stakeholder perspective will measure TSB's performance through stakeholder feedback and stakeholder action. First, stakeholder awareness and satisfaction will be measured through formal and informal processes. Then, stakeholder action based on the TSB's work will be measured by tracking responses to TSB recommendations and safety actions taken. Finally, the TSB will continue to measure transportation occurrence rates as an ultimate measure of achievement of its strategic outcome.

Through the internal business processes perspective, the TSB will measure its results with the use of productivity ratio analysis and benchmarking of results between modes, as well as with other safety investigation organizations.

Under the learning and growth perspective, the TSB will measure employee satisfaction, investments in employee training and employee attrition rates. The TSB will also assess its progress on the implementation of the Human Resources Modernization Agenda. Finally, the TSB will assess its management capacity against the Treasury Board's Management Accountability Framework (MAF).

The following table summarizes the key performance indicators included in the scorecard with appropriate links to the current year's priorities.

Perspective	Performance Indicators	Link to Priorities
Financial	Cost of investigations	3
	Cost of Business Plan projects	All 5 priorities
Client/Stakeholder	Stakeholder awareness	1 + 4
	Stakeholder satisfaction (quality + timeliness)	1 + 4
	Responsiveness to TSB recommendations	1 + 4
	Timely safety actions taken per investigation	1 + 4
	Occurrence rates	1
	Safety outputs issued	1 + 3
Internal Business Processes	Number of investigations in process	3
	Average time in process	3
	Posting of reports on web site	3
	Investigations started and completed per investigator	3
Learning & Growth	Employee satisfaction	2
	Investment in training per person	2
	Employee attrition rates	2
	Effective use of partnerships	3 + 5
	Human Resources Modernization deliverables	2 + 3
	Management Accountability Framework implementation	3

2.4 Other Services

Various other services are required to support the four key service areas in the delivery of the TSB mandate. These services can be grouped under two main categories: Professional and Communications Services, and Corporate Services. A cluster of small organizational units therefore provides TSB modal investigators with specialized professional and communications services such as engineering, human performance, macro analysis, communications, report production and operational office support. Members of the Board are also involved in the review and approval of investigation reports and safety recommendations. Similarly, a cluster of small organizational units provides a full range of internal corporate services.

The following tables show information on planned spending on financial and human resources over the coming three-year period for other services. These resources are included in the figures shown previously for the four key service areas in order to reflect the full cost of program delivery in each area.

Financial Resources ($ thousands)

	2005-2006	2006-2007	2007-2008
Professional and Communications Services	9,974	9,878	9,878
Corporate Services	6,558	6,494	6,494

Human Resources (FTE)

	2005-2006	2006-2007	2007-2008
Professional and Communications Services	64	64	64
Corporate Services	57	57	57

Section 3 – Supplementary Information

3.1 Management Representation Statement

I submit for tabling in Parliament the 2005-2006 Report on Plans and Priorities (RPP) for the Transportation Safety Board of Canada.

This document has been prepared based on the reporting principles contained in the *Guide for the preparation of 2005-2006 Part III of the Estimates: Report on Plans and Priorities.*

- It adheres to the specific reporting requirements outlined in the TBS guidance.
- It uses an approved program activity architecture structure.
- It provides a basis of accountability for the results achieved with the resources and authorities entrusted to the TSB.
- It reports finances based on approved planned spending numbers from the Treasury Board Secretariat.

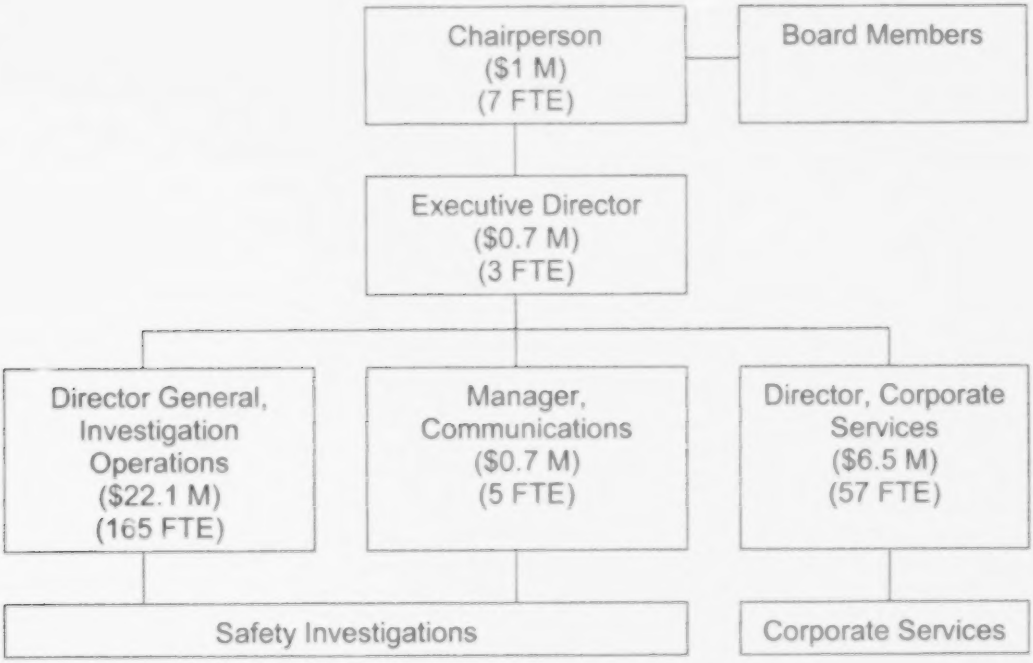
Charles H. Simpson, Acting Chairperson

18 FEB. 2005

Date

3.2 Organizational Information

The TSB's Program Activity Architecture identifies a single program activity: safety investigations. The TSB reports annually to Parliament on its activities, findings and recommendations through the President of the Queen's Privy Council. The Chairperson, assisted by the Executive Director, the Director General, Investigation Operations, and the Manager, Communications, is responsible for all activities associated with this program activity. The Director, Corporate Services, is responsible for the provision of the full range of corporate services in support of the departmental operations.



The Chairperson and Executive Director contribute to the advancement of transportation safety through the provision of leadership and vision, as well as the strategic management of all activities of the TSB. They also contribute by establishing strategic alliances with key stakeholders, client groups and change agents, and the communication of key safety messages through stakeholder outreach activities.

Members of the Board contribute to the advancement of transportation safety through the review, approval and public communication of occurrence reports and safety recommendations. The Board also contributes to the communication of key safety messages through stakeholder outreach activities.

The Investigation Operations Directorate contributes to the advancement of transportation safety through the investigation of occurrences. It does so by assessing all occurrences and investigating those with the greatest potential for reduction of risks. The directorate's work is focussed on the collection and analysis of information, the drafting of reports and recommendations, the tracking and assessment of safety actions taken, data and trend analysis, as well as ongoing communication with the transportation safety community. The directorate maintains a highly qualified staff of investigators who are experts in aviation, marine, rail or pipeline operations, engineering and other specialists, and investigation support staff.

The Communications Division contributes to the advancement of transportation safety by ensuring that communications are integrated into all phases of program planning, development, implementation and management. The division coordinates strategic communications and provides a full range of communication services, including public affairs, media relations, stakeholder outreach activities, TSB promotional materials and internal communications.

The Corporate Services Branch contributes to the advancement of transportation safety through the provision of sound corporate planning, financial, human resources, information management, information technology, administrative and materiel management services. The branch also contributes by promoting modern management practices and ensuring that the TSB complies with all government policies and directives.

3.3 Financial Information

The following tables provide a summary of the financial resources required by the TSB to operate. The current TSB reference levels, as stated in the Main Estimates, are approximately $27.6 million. This represents a decrease of $2.5 million compared with the previous year due to the "sunsetting" of incremental funding that was provided to address specific program integrity issues. For the past three years, short-term funding had been approved to reduce the backlog of investigations in process, catch up on information management issues and address capital asset rust-out problems. TSB funding is now expected to remain relatively stable over the coming three years.

Table 1: Departmental Planned Spending and Full-Time Equivalents

($ thousands)	Forecast Spending 2004-2005 (1)	**Planned Spending 2005-2006**	Planned Spending 2006-2007	Planned Spending 2007-2008
Safety Investigations	30,055	**27,602**	27,490	27,490
Budgetary Main Estimates (gross)	30,055	**27,602**	27,490	27,490
Non-Budgetary Main Estimates (gross)				
Total Main Estimates	30,055	**27,602**	27,490	27,490
Adjustments:				
Supplementary Estimates (2):				
- Carry Forward	1,115			
- MK Airlines Investigation	704	**173**		
- Collective Agreements	308			
- MGI Project	140			
Budget Announcements:				
- Procurement Savings (3)		**- 40**		
Total Adjustments	2,267	**133**		
Total Planned Spending	32,322	**27,735**	27,490	27,490
Plus: Cost of services received without charge	3,352	**3,262**	3,207	3,207
Net Cost of Department	35,674	**30,997**	30,697	30,697
Full-Time Equivalents	247	**237**	237	237

(1) Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year.

(2) Adjustments are to accommodate approvals obtained since the Main Estimates, and include transfers from Treasury Board Votes and Supplementary Estimates.

(3) This reflects the reductions to the department's planned spending as a result of the ERC exercise and which were announced in the 2005 Budget.

In 2004-2005, the TSB has received approval for a number of adjustments to its Main Estimates. These adjustments include the carry forward of the previous year's surplus in the amount of $1,115,000; $704,000 in special funding for the MK Airlines accident investigation; $308,000 for collective bargaining; and

$140,000 for the implementation of a project on the management of government information (MGI).

Table 2: Program by Activity

($ thousands)

2005-2006					
Program Activity	Budgetary		Total Main Estimates	Adjustments (planned spending not in Main Estimates)	Total Planned Spending
	Operating	Net			
Safety Investigations	27,602	27,602	27,602	133	27,735
Total	**27,602**	**27,602**	**27,602**	**133**	**27,735**

Table 3: Voted and Statutory Items Listed in Main Estimates

($ thousands)

Vote or Statutory Item	Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board	**Current Main Estimates**	Previous Main Estimates
10	Operating expenditures	**24,039**	26,017
(S)	Contributions to employee benefit plans	**3,563**	4,038
	Total Department	**27,602**	30,055

Table 4: Net Cost of Department

($ thousands)	**Total**
Total Planned Spending	**27,735**
Plus: Services Received Without Charge	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC)	**1,771**
Contributions covering employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by Treasury Board	**1,425**
Worker's compensation coverage provided by Social Development Canada	**16**
Audit services provided by the Office of the Auditor General	**50**
	3,262
2005-2006 Net Cost of Department	**30,997**

3.4 Additional Information

Additional information about the Transportation Safety Board of Canada and its activities is available on the TSB web site at **www.tsb.gc.ca** or by contacting us at:

Transportation Safety Board of Canada
Communications Division
Place du Centre
200 Promenade du Portage
4th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 1K8

E-mail: communications@tsb.gc.ca
Telephone: (819) 994-3741
Fax: (819) 997-2239

BUDGET DES DÉPENSES

Bureau de la sécurité des transports du Canada

Budget des dépenses
2005-2006

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses, qui est déposé à la Chambre des communes par le président du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les principaux éléments du Budget principal des dépenses.

Partie II – Le Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1er mars ou avant.

Partie III – Le Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés, pour une période de trois ans, sur les principales priorités d'une organisation, et ce, par objectif stratégique, activité de programme et résultats prévus, incluant des liens aux besoins en ressources connexes. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents sont habituellement déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui peuvent ensuite faire rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.

2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget supplémentaire des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget supplémentaire des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Le Budget supplémentaire des dépenses est habituellement déposé deux fois par année, soit un premier document au début novembre et un document final au début mars. Chaque Budget supplémentaire des dépenses est caractérisé par une lettre alphabétique (A, B, C, etc.). En vertu de circonstances spéciales, plus de deux Budgets supplémentaires des dépenses peuvent être publiés au cours d'une année donnée.

Le Budget des dépenses, de même que le Budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par
le Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 2005

Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca

En vente chez votre libraire local ou par la poste auprès
des Éditions du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0S9

Téléphone : (613) 941-5995
Télécopieur : (613) 954-5779 ou 1-800-565-7757 (Canada et É.-U.)
Commandes seulement : 1-800-635-7943 (Canada et É.-U.)
Internet : http://publications.gc.ca

No. de catalogue : BT31-2/2006-III-73
ISBN 0-660-62792-2

Bureau de la sécurité des transports du Canada

2005-2006

Rapport sur les plans et les priorités

Charles H. Simpson
Président intérimaire
Bureau de la sécurité des transports du Canada

Lucienne Robillard
Présidente
Conseil privé de la Reine pour le Canada

Canada

Table des matières

Mot du président **1**

Section 1 – Survol **3**

1.1 Raison d'être 3
1.2 Cadre de planification 3
1.2.1 Risques et défis 5
1.3 Plans et priorités du ministère 7
1.3.1 Priorités détaillées pour 2005-2006 8
1.3.1.1 Amélioration continue des produits et des services 9
1.3.1.2 Ressources humaines durables 9
1.3.1.3 Processus d'amélioration continue de l'organisation 10
1.3.1.4 Sensibilisation au BST et à ses activités 10
1.3.1.5 Développement de partenariats 10

Section 2 – Analyse de l'activité de programme **11**

2.1 Objectif stratégique 11
2.2 Activité de programme 11
2.3 Secteurs de service clés 12
2.4 Autres services 15

Section 3 – Autres renseignements **16**

3.1 Déclaration de la direction 16
3.2 Renseignements sur l'organisation 17
3.3 Renseignements financiers 18
- Tableau 1 : Dépenses prévues du ministère et équivalents temps plein ... 19
- Tableau 2 : Activité de programme 20
- Tableau 3 : Postes votés et législatifs indiqués dans le Budget principal .. 20
- Tableau 4 : Coût net pour le ministère 21

3.4 Renseignements complémentaires 21

Mot du président

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) continue de jouir d'une solide réputation, au Canada et à l'étranger, en tant qu'organisme d'enquêtes professionnel et expérimenté. Le BST est l'un des rares bureaux d'enquêtes de sécurité multimodaux dans le monde et s'acquitte de sa mission dans un cadre d'indépendance, ce qui en fait un chef de file mondial à cet égard.

Pourtant, le Canadien moyen ne connaît pas très bien le BST. Il me paraît important que les Canadiens comprennent notre rôle de promouvoir la sécurité des transports. Nous avons donc entrepris des initiatives pour renseigner le public sur le BST, ses activités et sa contribution à la sécurité des transports. Au cours de la dernière année, nous avons aussi élaboré un plan stratégique de communication qui guidera nos efforts en la matière.

Le BST est un organisme fondé sur le savoir. Nous recueillons des données, nous les analysons et nous les transformons en connaissances avant de les communiquer afin d'entraîner des changements positifs dans le domaine de la sécurité des transports. Il est donc de la plus haute importance que le BST maintienne des pratiques de gestion de l'information efficaces et efficientes. En avril 2003, nous avons lancé un projet important visant à moderniser nos pratiques de gestion de l'information et la technologie habilitante servant à nos enquêteurs. De grands progrès ont été réalisés depuis deux ans, mais il reste beaucoup à faire pour parachever ce projet et mettre en oeuvre les nouveaux ensembles d'outils prévus. Ce projet continuera donc de figurer parmi nos priorités pour l'année à venir.

Depuis quelques années, le BST a déployé des efforts considérables pour recueillir des commentaires auprès des intervenants, revoir et actualiser ses produits et ses services, s'attaquer à son arriéré de travaux en cours et régler les questions touchant la présentation rapide et la qualité de l'information découlant des enquêtes. En 2005-2006, notre équipe de gestion se penchera sur l'élaboration de processus d'amélioration continue. Ces processus aideront à garantir que nos produits et nos services, de même que nos activités de gestion, continuent d'être efficaces et économiques par rapport à l'exécution de notre mandat.

Cette année, nous poursuivrons nos efforts visant la mise en oeuvre des diverses dispositions de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique*. Nous renforcerons ainsi la gestion de nos ressources humaines. Nous entreprendrons également un examen de nos ententes de partenariat et nous étudierons la possibilité de prévoir de telles ententes dans d'autres domaines afin d'en optimiser les avantages et de tirer le meilleur parti possible de nos ressources limitées.

Le BST est confronté à un programme ambitieux en 2005-2006. Cependant, nous sommes déterminés à soutenir nos efforts et à continuer d'apporter une importante contribution à la sécurité des transports au Canada et à l'étranger.

Section 1 – Survol

1.1 Raison d'être

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant qui a été créé en 1990 par une loi du Parlement (*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*). Le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères et organismes du gouvernement comme Transports Canada, le ministère des Pêches et des Océans et l'Office national de l'énergie afin d'éviter tout conflit d'intérêt réel ou perçu. En vertu de la loi, la mission du BST consiste essentiellement à promouvoir la sécurité du réseau de transport maritime, ferroviaire, de pipeline et aéronautique de compétence fédérale. Le Bureau s'acquitte de sa mission en procédant à des enquêtes indépendantes qui comprennent, au besoin, des enquêtes publiques sur les événements de transport. L'objet de ces enquêtes est de constater les causes et les facteurs qui contribuent aux événements et les lacunes en matière de sécurité. Le BST peut faire des recommandations afin d'améliorer la sécurité et de réduire ou d'éliminer les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. Le BST est le seul organisme autorisé à faire des constatations sur les causes et les facteurs qui contribuent aux événements sur lesquels il fait enquête.

La compétence du BST s'étend à tous les événements de transport au Canada. Le BST peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes à l'étranger sur des accidents de transport mettant en cause des navires, du matériel roulant de chemin de fer ou des aéronefs immatriculés ou construits au Canada ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le Bureau s'acquitte de certaines obligations du Canada dans le domaine de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Un événement de transport est un accident ou un incident associé à l'utilisation d'un aéronef, d'un navire, de matériel roulant de chemin de fer ou d'un pipeline. Il comprend également les dangers susceptibles, de l'avis du Bureau, de provoquer un accident ou un incident, si des mesures ne sont pas prises pour corriger la situation.

1.2 Cadre de planification

Le BST est principalement financé par le Parlement au moyen d'un crédit pour dépenses de fonctionnement et, en tant qu'établissement public, il est autorisé à dépenser les recettes reçues pendant l'année. Le fonctionnement du BST s'inscrit dans le cadre du très vaste et très complexe réseau de transport du Canada, un réseau très dynamique et en changement constant. Pour en savoir plus, consultez le site Web de Transports Canada à l'adresse

http://www.tc.gc.ca/pol/fr/anre/rapport_annuel_sur_les_transports.htm et le site Web de l'Office national de l'énergie à l'adresse http://www.neb-one.gc.ca/energy/index_f.htm.

De nombreux particuliers et groupes concourent à la réalisation du mandat du BST. Pendant une enquête, le BST interagit directement avec :

- des particuliers comme les survivants, les témoins et les proches parents;
- des exploitants;
- d'autres organismes comme les médecins légistes, les policiers, les constructeurs, les fabricants, les propriétaires et les compagnies d'assurance;
- d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral.

Leur collaboration est essentielle au bon déroulement des activités du BST, que ces particuliers ou groupes fournissent des renseignements ou des services de soutien. Pour plus de détails sur le processus d'enquête, consultez le site Web du BST à l'adresse http://www.bst.gc.ca/fr/investigation_process/index.asp.

Le BST est l'un des nombreux organismes canadiens et étrangers qui s'efforcent d'améliorer la sécurité des transports au Canada et ailleurs dans le monde. Bien que le BST soit indépendant des autres ministères fédéraux du secteur des transports, il ne peut atteindre le résultat stratégique visé sans la collaboration des autres organismes. Le BST présente des constatations et fait des recommandations en vue d'inciter les autres organismes à agir, mais il n'a aucun pouvoir officiel lui permettant d'enjoindre les autres à agir, d'établir des règlements ou d'imposer des mesures spécifiques. Sa réussite passe par un dialogue continu, un partage de l'information et une coordination stratégique avec des organismes tels que Transports Canada, l'Office national de l'énergie et la Garde côtière canadienne. Le BST doit aussi demeurer continuellement en relation avec l'industrie et les organismes de réglementation étrangers, et échanger de l'information avec eux. Par différents moyens, il doit présenter des arguments probants qui convaincront ces « agents de changement » de prendre les mesures nécessaires pour remédier aux lacunes relevées sur le plan de la sécurité.

Le BST a établi des protocoles d'entente avec d'autres ministères du gouvernement fédéral pour la coordination des activités et la prestation de services de soutien. Ces protocoles d'entente permettent au BST d'avoir accès à divers services de soutien qui peuvent rapidement compléter les ressources internes (p. ex., des services de soutien pour la récupération d'une épave, la collecte d'éléments de preuve et l'examen ou l'essai de composantes). Les ententes conclues définissent aussi les pratiques d'exploitation afin d'assurer une bonne coordination des activités et d'éliminer les conflits qui pourraient

découler de la mise en oeuvre simultanée de divers mandats organisationnels. De telles ententes ont déjà été signées avec la Défense nationale, la Gendarmerie royale du Canada, la Garde côtière canadienne, Ressources humaines et Développement des compétences Canada et le Conseil national de recherches. Le BST a aussi établi des alliances de collaboration stratégique avec les médecins légistes provinciaux et territoriaux.

D'autres alliances ont été établies avec d'autres pays qui comptent des organismes semblables au BST, notamment avec les États-Unis, l'Australie, les Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande, la France et le Royaume-Uni. Le BST collabore avec d'autres bureaux d'enquêtes situés à l'étranger en participant à des projets spéciaux d'échange de services spécialisés ou en fournissant de l'aide afin de combler les lacunes de part et d'autre. Comme il est un des chefs de file mondiaux dans son domaine, le BST partage régulièrement ses techniques, ses méthodes et ses outils d'enquête avec d'autres organismes. Par exemple, le système de dépouillement des enregistreurs de bord (RAPS), créé par le BST pour décoder et analyser les enregistreurs de données de vol (FDR) et les enregistreurs de la parole dans le poste de pilotage (CVR), est maintenant utilisé dans plus de 10 pays pour les enquêtes de sécurité. Le BST a aussi contribué à la formation des enquêteurs de nombreux pays, soit en intégrant des enquêteurs étrangers aux programmes de formation internes, soit en envoyant du personnel chevronné à l'étranger pour donner de la formation. Le BST partage aussi des données et des rapports avec des organismes partenaires, et participe à des études et à des groupes de travail internationaux en vue d'améliorer la sécurité des transports.

1.2.1 Risques et défis

Le BST est confronté à de nombreux risques et défis qui pourraient avoir des répercussions importantes sur sa capacité d'exécuter son mandat. Les gestionnaires du BST en sont conscients et sont appelés à prendre les mesures qui s'imposent pour atténuer les risques tout en assurant la réalisation de leur mandat. Les plus grands défis à relever sont décrits dans les paragraphes suivants.

1.2.1.1 Gérer les attentes externes

Le BST a une variété d'intervenants et de clients qui ont chacun des besoins divers en matière d'information. Les organismes de réglementation et l'industrie veulent de l'information qui leur permettra d'exécuter leurs responsabilités relativement à l'amélioration de la sécurité des transports. Les proches parents veulent savoir ce qui est arrivé à leurs êtres chers de façon à pouvoir tourner la page. D'autres recherchent de l'information utile à leur entreprise. Cependant, tous souhaiteraient que l'information relative à la sécurité soit produite plus rapidement et plus efficacement. En outre, les intervenants et le public voudraient que le BST entreprenne davantage d'enquêtes de sécurité qu'il ne le fait actuellement. Le BST est donc appelé à rechercher le juste équilibre entre le

niveau d'activité, les perspectives d'en arriver à des conclusions utiles à la sécurité et les ressources disponibles. Cela suppose un examen continu de ses produits, de ses services et de ses processus, pour s'assurer que les ressources sont investies du mieux possible pour obtenir des résultats optimaux. Le BST doit aussi communiquer efficacement avec ses intervenants et le public afin de faire comprendre ses priorités et les limites de ses capacités. Au moyen de communications opportunes, il doit voir à ce que tous aient des attentes raisonnables.

1.2.1.2 Maintenir la capacité opérationnelle

Le succès et la crédibilité du BST reposent en grande partie sur l'expertise, le professionnalisme et la compétence de ses employés. L'évolution technologique rapide de l'industrie des transports et la mise au point de nouveaux matériaux font en sorte que les enquêtes et analyses de sécurité deviennent de plus en plus complexes et spécialisées. Pour préserver sa crédibilité auprès de l'industrie, le BST doit non seulement conserver une infrastructure d'immobilisations appropriée, mais aussi son fonds d'expertise et de connaissances. Ces dernières années, le BST s'est particulièrement attaché à faire du rattrapage à l'égard de la formation essentielle de ses employés et de ses gestionnaires, afin qu'ils disposent des connaissances et des compétences voulues pour satisfaire aux exigences obligatoires de leur travail. Cependant, le défi à relever pour tenir à jour les compétences techniques exige une attention constante et des ressources financières adéquates.

1.2.1.3 Sensibiliser davantage pour entraîner des changements positifs

Pour réussir à accomplir son mandat, le BST doit, dans ses rapports et autres produits de communication, présenter des arguments probants en faveur du changement, de façon à convaincre les intervenants à prendre les mesures qui amélioreront la sécurité des transports. Dans cette optique, les intervenants et le public doivent comprendre clairement ce qu'est le BST, ce qu'il fait et comment il contribue à la sécurité des transports. Nous croyons qu'une sensibilisation accrue au BST et à son travail favorisera l'aptitude du BST à influencer les principaux agents de changement. C'est pourquoi le BST a récemment approuvé un plan de communication triennal qui décrit la façon dont nous voulons améliorer les communications. Le plan est une démarche plus active pour faire connaître les messages clés en matière de sécurité en vue d'entraîner des changements positifs.

1.2.1.4 Mise en œuvre des initiatives pangouvernementales

Au cours de la dernière année, le gouvernement a lancé à l'échelle pangouvernementale un certain nombre d'initiatives et d'examens qui ont eu et continueront d'avoir une incidence sur le BST. Par exemple, des initiatives comme la divulgation proactive de renseignements sur les frais de déplacement

et d'accueil, la reclassification des postes et les contrats ont entraîné de nouvelles tâches pour le BST, sans que des ressources supplémentaires ne lui soient accordées. La série d'examens des opérations gouvernementales (p. ex. services administratifs ministériels partagés, de TI, d'achats, de gouvernance institutionnelle) a aussi eu une grande incidence sur la charge de travail. Alors que ces examens arrivent maintenant à leurs conclusions et que des décisions sont prises, il faut s'attendre à des répercussions supplémentaires au moment où le BST procédera à la mise en oeuvre des changements exigés. Au cours des deux prochaines années, la mise en oeuvre de la modernisation de la gestion des ressources humaines aura aussi une incidence directe sur les ressources du BST. Pour le BST, le défi à relever est de continuer d'intégrer ces exigences cumulatives à ses activités courantes dans le cadre des ressources disponibles, tout en conciliant l'exécution du mandat du BST et la mise en oeuvre des objectifs globaux du gouvernement.

1.2.1.5 Équilibrer les ressources et les résultats

Comme tous les ministères et organismes du gouvernement, le BST doit fonctionner dans le cadre d'une base de ressources déterminée. Avec le temps, cette base s'érode en raison de nombreux facteurs externes comme l'inflation, de nouveaux frais de service et l'augmentation générale des prix. Le BST doit donc composer avec des ressources qui diminuent. En outre, le gouvernement a statué que les nouveaux besoins doivent être financés par le truchement de réaffectations plutôt que l'octroi de fonds supplémentaires. Dans l'ensemble, il en découle pour le BST une difficulté à maintenir un juste équilibre entre d'une part le niveau d'activité face à une demande croissante et d'autre part des ressources en baisse.

Depuis quelque temps déjà, le BST se penche sur la question de la mesure du rendement. Il a ainsi réalisé des progrès dans l'élaboration d'indicateurs de rendement probants. Cependant, il reste du travail à faire en la matière, notamment pour ce qui est de faire le lien entre les ressources et les résultats. Comme chaque enquête est unique, et comme certaines enquêtes mènent à des changements en matière de sécurité alors que d'autres ne le font pas, il est très difficile de déterminer le rendement de l'investissement dans les enquêtes de sécurité. Les répercussions directes et positives des activités d'enquête du BST peuvent être aisément démontrées, mais il est beaucoup plus difficile d'en jauger la valeur par rapport aux coûts en utilisant les critères financiers traditionnels.

1.3 Plans et priorités du ministère

Le BST s'est engagé à produire pour les Canadiens des progrès dans la sécurité des transports en menant des enquêtes indépendantes, objectives et opportunes et en effectuant en conséquence des analyses des lacunes en matière de sécurité dans le réseau de transport relevant de la compétence fédérale.

Les deux tableaux ci-dessous présentent de l'information sur les dépenses prévues à l'égard des ressources financières et des ressources humaines pendant les trois ans à venir.

Ressources financières (en milliers de dollars)

2005-2006	2006-2007	2007-2008
30 997	30 697	30 697

Ressources humaines

2005-2006	2006-2007	2007-2008
237 ÉTP	237 ÉTP	237 ÉTP

Le tableau suivant résume les cinq priorités ministérielles de 2005-2006 et les dépenses prévues à l'égard de chacune d'elles.

Priorités du ministère	Type	Dépenses prévues 2005-2006 (en milliers de dollars)
Priorité 1 : Amélioration continue des produits et des services	En cours	63
Priorité 2 : Ressources humaines durables	En cours	210
Priorité 3 : Processus d'amélioration continue de l'organisation	Déjà établie	553
Priorité 4 : Sensibilisation au BST et à ses activités	Déjà établie	75
Priorité 5 : Développement de partenariats	Nouvelle	85

1.3.1 Priorités détaillées pour 2005-2006

Les risques cernés ainsi que les commentaires des gestionnaires et du personnel ont permis d'identifier cinq priorités pour 2005-2006. Elles sont toutes des investissements stratégiques visant à définir de nouvelles façons d'améliorer la pertinence et la contribution du BST à la promotion de la sécurité des transports au Canada et à l'étranger, et à renforcer l'organisme. Les cinq priorités sont résumées dans les sous-sections suivantes.

Le BST a élaboré un plan d'activités qui décrit en détail les priorités de 2005-2006. Les ressources sont affectées à des initiatives particulières, les responsabilités sont clairement définies et des échéanciers sont établis. Le plan d'activités du BST se trouve sur le site Web du BST à l'adresse www.bst.gc.ca/fr/publications/index.asp.

Les progrès réalisés par rapport au plan d'activités seront vérifiés et signalés au Comité exécutif du BST sur une base périodique. Les cadres supérieurs fournissent aussi des mises à jour régulières sur les projets dont ils sont responsables. Une évaluation complète des progrès sera effectuée en fin d'exercice, et les résultats seront inclus dans le *Rapport sur le rendement ministériel*.

1.3.1.1 Amélioration continue des produits et des services

Le BST s'est engagé à poursuivre la mise en oeuvre de modifications à sa gamme de produits et de services. L'analyse des besoins des intervenants effectuée en 2002-2003 a fourni des renseignements importants sur la façon dont les produits et services du BST sont perçus. En revoyant ces renseignements, la gestion du BST a identifié des améliorations aux produits et aux services, établi des priorités et initié des changements spécifiques afin de mieux répondre aux besoins des intervenants. Le BST doit maintenant porter son attention sur l'élaboration et la mise en oeuvre d'un cadre pour l'évaluation continue et le raffinement de ses produits et services afin d'assurer qu'ils demeurent pertinents face aux besoins changeants des intervenants au cours des années à venir.

1.3.1.2 Ressources humaines durables

Le BST doit pouvoir recruter des employés compétents et dévoués en temps opportun, puis les conserver tout en offrant un milieu de travail propice à l'apprentissage et au perfectionnement de tous. Un accent soutenu doit donc être placé sur une gestion stratégique des ressources humaines. Le BST s'est engagé à s'assurer un effectif durable en mettant en oeuvre les divers aspects en matière de ressources humaines de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* (LMFP). Il s'agira ainsi d'adopter une planification efficace des ressources humaines, des moyens de dotation plus souples et mieux adaptés ainsi qu'une délégation et une responsabilisation ministérielles accrues en dotation. La LMFP délègue également la responsabilité directe au BST à l'égard de domaines comme l'apprentissage, les mesures disciplinaires et la gestion du rendement des employés. Son volet relations de travail favorise des rapports syndicat-gestion harmonieux grâce à la collaboration et la consultation, le règlement des problèmes dès leur apparition et la redéfinition des exigences du BST pour assurer les services essentiels en cas de grève. La mise en oeuvre de la LMFP est la clé d'une main-d'oeuvre durable et productive dans le cadre de la fonction publique fédérale.

1.3.1.3 Processus d'amélioration continue de l'organisation

Au cours des dernières années, le BST a effectué d'importants progrès afin de devenir un organisme mieux géré et plus innovateur. Les efforts dans ce domaine doivent continuer et devenir partie intégrante de la gestion quotidienne. La mise en oeuvre prochaine du nouveau système Amélioration de la gestion de l'information et du lien entre les enquêtes (AGILE) fournira une base solide pour l'élaboration d'un processus d'amélioration continue. À mesure que le BST progresse, la gestion doit s'assurer qu'une culture d'amélioration continue se développe et soit inculquée partout dans l'organisation. Les gestionnaires et les employés doivent incorporer dans leurs activités quotidiennes la revue continue et l'amélioration des processus et des pratiques, ainsi que l'optimisation des ressources.

1.3.1.4 Sensibilisation au BST et à ses activités

Malgré l'excellent travail du BST, la plupart des Canadiens ne connaissent pas le BST ou sa contribution à la sécurité des transports. Le BST doit donc renforcer ses investissements dans les activités de sensibilisation du public afin que les Canadiens puissent mieux connaître et comprendre la façon dont il contribue à la promotion de la sécurité des transports. De plus, des efforts soutenus en matière de communications internes sont nécessaires afin de veiller à ce que tous les employés soient pleinement au courant des produits et des services du BST et des résultats atteints pour les Canadiens.

1.3.1.5 Développement de partenariats

Le BST collabore présentement avec de nombreux autres organismes dans le cadre de ses activités opérationnelles et administratives. Toutefois, le BST n'a pas examiné ces partenariats d'un angle stratégique. Dans le contexte d'un environnement en évolution, le BST doit maintenant peser les risques et les avantages de diverses formes de partenariats afin d'optimiser ses ressources limitées et de remplir son mandat efficacement. Cet examen doit inclure une réévaluation des obstacles potentiels aux partenariats comme le besoin de demeurer indépendant et d'éviter les conflits d'intérêts. Le BST doit étudier la mesure dans laquelle il doit maintenir une expertise et une capacité permanentes à l'interne. Dans les secteurs où le BST ne dispose pas de ressources en réserve (il n'y a qu'un employé qui effectue un type de travail particulier), il doit déterminer comment faire face aux pointes d'activité. Le BST doit aussi se pencher sur de nombreuses autres questions connexes. Il doit explorer les occasions qui s'offrent à lui et renforcer les partenariats existants et chercher à en établir de nouveaux le cas échéant.

Section 2 – Analyse de l'activité de programme

2.1 Objectif stratégique

Le BST vise un seul objectif stratégique : promouvoir la sécurité des transports de façon à réduire les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. Cet objectif stratégique figure dans l'énoncé de mission du BST :

Nous menons des enquêtes de sécurité indépendantes et faisons part des risques se trouvant dans le réseau de transport.

2.2 Activité de programme

Le BST a aussi une seule activité de programme : les enquêtes de sécurité. Il procède à des enquêtes indépendantes sur les événements de transport qui surviennent dans le réseau de transport maritime, ferroviaire, de pipeline et aéronautique de compétence fédérale. Il cherche à cerner les causes et les facteurs contributifs, formule des recommandations pour améliorer la sécurité, publie des rapports d'enquête et communique aux intervenants des renseignements sur la sécurité.

Les résultats prévus des enquêtes de sécurité sont les suivants :

- la mise en oeuvre opportune, par les intervenants, de mesures de sécurité qui amélioreront la sécurité des transports au profit des Canadiens;
- une sensibilisation accrue aux questions de sécurité et le renforcement de la culture de la sécurité de la part des gouvernements, de l'industrie et du public.

Les cinq priorités indiquées dans la première section visent à appuyer et rehausser la capacité du BST à mener des enquêtes de sécurité et à communiquer de l'information sur la sécurité.

Les deux tableaux ci-dessous présentent de l'information sur les dépenses prévues à l'égard des ressources financières et des ressources humaines pendant les trois ans à venir.

Ressources financières (en milliers de dollars)

2005-2006	2006-2007	2007-2008
30 997	30 697	30 697

Ressources humaines

2005-2006	2006-2007	2007-2008
237 ÉTP	237 ÉTP	237 ÉTP

2.3 Secteurs de service clés

Pour tirer le meilleur parti possible des ressources et répondre efficacement aux besoins des intervenants, le BST a défini quatre secteurs de service clés correspondant aux quatre modes de transport relevant de son mandat : marine, rail, pipeline et aviation. Cette façon de faire assure une meilleure harmonisation avec l'industrie des transports et son fonctionnement. Les ressources sont donc affectées et gérées séparément pour chacun de ces secteurs de service clés.

Ressources financières (en milliers de dollars)

Secteurs de service clés	2005-2006	2006-2007	2007-2008
Marine	6 710	6 646	6 646
Rail	5 937	5 880	5 880
Pipeline	727	720	720
Aviation	17 623	17 451	17 451
Total	30 997	30 697	30 697

Ressources humaines (ÉTP)

Secteurs de service clés	2005-2006	2006-2007	2007-2008
Marine	57	57	57
Rail	51	51	51
Pipeline	5	5	5
Aviation	124	124	124
Total	237	237	237

Les activités menées dans les quatre secteurs de service clés sont essentiellement les mêmes. Des employés recueillent des renseignements sur les événements, mènent des enquêtes, constatent des lacunes en matière de sécurité, rédigent des rapports d'enquête et communiquent aux intervenants d'importants renseignements sur la sécurité.

Le BST a mis au point un tableau de bord équilibré qui servira à mesurer le rendement organisationnel. Ce tableau tiendra compte du rendement selon quatre points de vue : les finances, les clients et les intervenants, les processus opérationnels internes et l'apprentissage et la croissance.

Du point de vue des finances, des liens seront établis entre les résultats financiers et les résultats opérationnels. Une analyse financière sera utilisée pour évaluer le rendement du capital investi dans les enquêtes. On se servira également des résultats financiers comme point de comparaison entre les modes de transport et avec d'autres bureaux d'enquêtes.

Pour ce qui est du point de vue des clients et des intervenants, on se servira des commentaires et des mesures prises par les intervenants pour mesurer le rendement du BST. Premièrement, on évaluera la sensibilisation et la satisfaction des intervenants au moyen de processus formels et informels. Ensuite, on évaluera les mesures que les intervenants ont prises en fonction des travaux du BST en vérifiant les réponses aux recommandations du BST et les mesures de sécurité prises. Enfin, le BST continuera de mesurer les taux d'événements de transport et s'en servira à titre d'ultime mesure de réussite par rapport au résultat stratégique prévu.

Dans le cas des processus opérationnels internes, le BST mesurera ses résultats au moyen d'une analyse de ratio de productivité et de comparaison entre les modes de transport, ainsi qu'avec d'autres bureaux d'enquêtes.

En ce qui concerne l'apprentissage et la croissance, le BST mesurera la satisfaction du personnel, l'investissement dans la formation des employés et les taux d'attrition de l'effectif. Le BST évaluera également son progrès dans le cadre de la mise en oeuvre du programme de modernisation des ressources humaines. Enfin, le BST évaluera sa capacité de gestion dans le contexte du Cadre de responsabilisation de gestion du Secrétariat du Conseil du Trésor.

Le tableau ci-après présente les principaux indicateurs de rendement qui font partie du tableau de bord ainsi que les liens avec les priorités de l'exercice en cours.

Perspective	Indicateurs de rendement	Lien avec les priorités
Finances	Coût des enquêtes	3
	Coût des projets du plan d'activités	Les cinq priorités
Clients et intervenants	Sensibilisation des intervenants	1 et 4
	Satisfaction des intervenants (qualité et rapidité)	1 et 4
	Réceptivité aux recommandations du BST	1 et 4
	Mesures de sécurité prises à point nommé par enquête	1 et 4
	Taux d'événements de transport	1
	Produits de sécurité émis	1 et 3
Processus opérationnels internes	Nombre d'enquêtes en cours	3
	Temps moyen du processus	3
	Affichage des rapports sur le site Web	3
	Enquêtes commencées et terminées par enquêteur	3
Apprentissage et croissance	Satisfaction des employés	2
	Investissement dans la formation par personne	2
	Taux d'attrition des employés	2
	Utilisation efficace des partenariats	3 et 5
	Réalisations attendues de la modernisation des ressources humaines	2 et 3
	Mise en oeuvre du Cadre de responsabilisation de gestion	3

2.4 Autres services

Divers autres services doivent appuyer les quatre secteurs de service clés dans la réalisation du mandat du BST. Ces services se regroupent en deux grandes catégories : services professionnels et de communications et services intégrés. Diverses petites unités organisationnelles offrent donc aux enquêteurs du BST affectés à chaque mode de transport des services professionnels et de communications spécialisés comme : ingénierie, performance humaine, macro-analyse, communications, production de rapports et soutien administratif opérationnel. Les membres du Bureau participent aussi au processus d'examen et d'approbation des rapports d'enquête et des recommandations en matière de sécurité. De la même façon, de petites unités organisationnelles assurent une gamme complète de services intégrés internes.

Les tableaux ci-dessous présentent de l'information sur les dépenses prévues à l'égard des ressources financières et des ressources humaines pendant les trois années à venir pour les autres services. Ces ressources sont comprises dans les chiffres indiqués plus haut pour les quatre secteurs de service clés, de façon à révéler le coût total du programme dans chaque secteur.

Ressources financières (en milliers de dollars)

	2005-2006	2006-2007	2007-2008
Services professionnels et de communications	9 974	9 878	9 878
Services intégrés	6 558	6 494	6 494

Ressources humaines (ÉTP)

	2005-2006	2006-2007	2007-2008
Services professionnels et de communications	64	64	64
Services intégrés	57	57	57

Section 3 – Autres renseignements

3.1 Déclaration de la direction

Je soumets, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités de 2005-2006 du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Le document a été préparé conformément aux principes de reddition des comptes énoncés dans le *Guide pour la préparation de la partie III du budget des dépenses : Rapport sur les plans et les priorités (2005-2006)*.

- Il est conforme aux exigences particulières de reddition des comptes données par le Secrétariat du Conseil du Trésor.
- Il est fondé sur la structure approuvée de l'architecture des activités de programme.
- Il établit une base d'imputabilité pour les résultats accomplis en fonction des ressources et des autorisations accordées au BST.
- Les sommes indiquées ont été tirées des montants approuvés par le Secrétariat du Conseil du Trésor en matière de dépenses prévues.

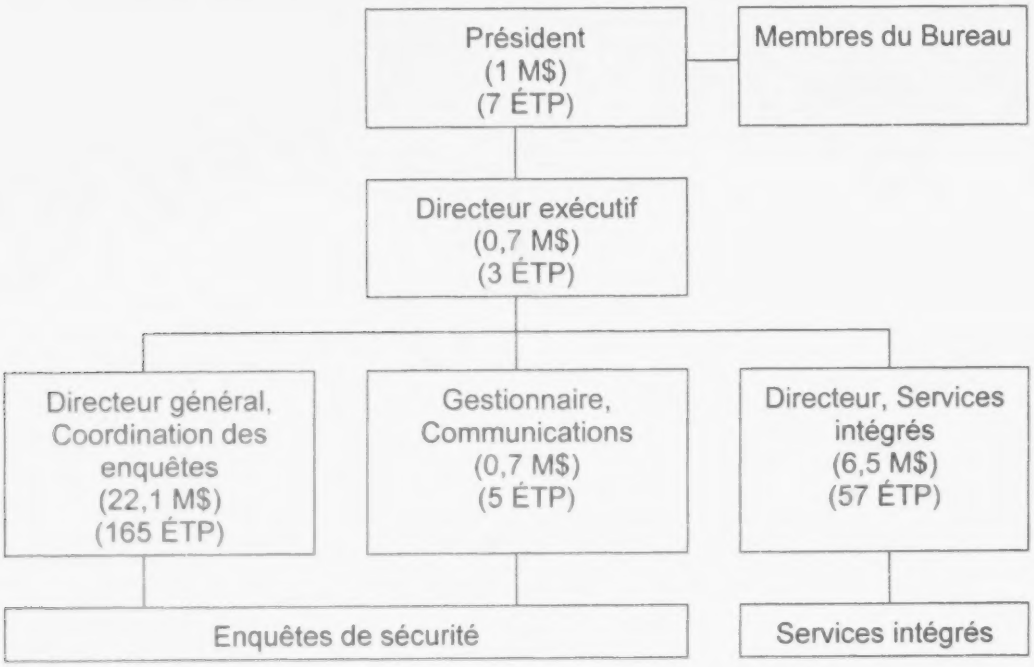
Charles H. Simpson, président intérimaire

15 fév. 2005

Date

3.2 Renseignements sur l'organisation

L'architecture des activités de programme du BST définit une seule activité de programme : les enquêtes de sécurité. Le BST présente des rapports annuels au Parlement sur ses activités, ses résultats et ses recommandations par l'entremise de la présidente du Conseil privé de la Reine. Le président, secondé par le directeur exécutif, le directeur général de la Coordination des enquêtes et le gestionnaire des Communications, est responsable de toutes les activités associées à cette activité de programme. Le directeur des Services intégrés voit à la prestation de la gamme complète des services intégrés nécessaires à l'appui des opérations ministérielles.



Le président et le directeur exécutif contribuent à la promotion de la sécurité des transports en fournissant du leadership et une vision et en assurant la gestion stratégique de toutes les activités du BST. Ils contribuent aussi à la réalisation de cet objectif en établissant des alliances stratégiques avec des intervenants, des groupes de clients et des agents de changement, et en communiquant des messages importants sur la sécurité par l'entremise d'activités de relations externes avec les intervenants.

Les membres du Bureau contribuent à la promotion de la sécurité des transports par l'examen, l'approbation et la diffusion publique de rapports d'enquête sur les événements et de recommandations de sécurité. Le Bureau contribue aussi à la diffusion de messages de sécurité importants par ses activités de relations publiques auprès des intervenants.

La Direction générale de la coordination des enquêtes contribue à la promotion de la sécurité des transports par ses enquêtes sur les événements, en évaluant tous les événements et en faisant enquête sur ceux qui offrent le plus grand potentiel de réduction des risques. Les efforts de cette direction générale sont axés sur la collecte et l'analyse de données, sur la rédaction de rapports et de recommandations, sur le suivi et l'évaluation des mesures de sécurité prises, sur l'analyse des données et des tendances, et sur le maintien des communications avec le monde des transports. La direction générale compte des enquêteurs hautement qualifiés qui sont des experts dans les secteurs opérationnels du transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline, des ingénieurs et d'autres spécialistes, ainsi que du personnel de soutien aux enquêtes.

La Division des communications aide à promouvoir la sécurité des transports en veillant à ce que les communications soient intégrées dans tous les volets de la planification, de l'élaboration, de la mise en oeuvre et de la gestion des programmes. Elle coordonne les communications stratégiques et assure une gamme complète de services de communications, notamment les affaires publiques, les relations avec les médias, les activités de liaison avec les intervenants, la production de matériel de promotion du BST et les communications internes.

La Direction des services intégrés contribue à la promotion de la sécurité des transports en fournissant des services de planification ministérielle, de gestion financière, de gestion des ressources humaines, de gestion de l'information, de gestion des technologies informatiques, de gestion administrative et de gestion du matériel. La direction participe aussi à la promotion de pratiques de gestion moderne et aux efforts visant à assurer la conformité du BST à toutes les politiques et directives gouvernementales.

3.3 Renseignements financiers

Les tableaux suivants présentent un résumé des ressources financières nécessaires aux activités du BST. Les niveaux de référence actuels du BST, tels qu'ils figurent dans le Budget principal des dépenses, s'élèvent à environ 27,6 millions de dollars, ce qui représente un montant de 2,5 millions de dollars de moins que l'année précédente en raison de l'expiration de fonds supplémentaires qui avaient été alloués pour régler des problèmes précis d'intégrité des programmes. Depuis trois ans, des fonds à court terme avaient été approuvés pour réduire l'arriéré d'enquêtes en cours, faire du rattrapage relativement à des questions de gestion de l'information et régler des problèmes de dépérissement d'éléments d'immobilisation. Il est maintenant prévu que le financement du BST demeurera relativement stable au cours des trois années à venir.

Tableau 1 : Dépenses prévues du ministère et équivalents temps plein

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2004-2005 (1)	**Dépenses prévues 2005-2006**	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008
Enquêtes de sécurité	30 055	**27 602**	27 490	27 490
Budgétaire du Budget principal des dépenses (brut)	30 055	**27 602**	27 490	27 490
Dépenses non budgétaires du Budget principal des dépenses (brut)				
Total du Budget principal des dépenses	30 055	**27 602**	27 490	27 490
Rajustements :				
Budget supplémentaire des dépenses (2):				
- Report de fonds	1 115			
- Enquête MK Airlines	704	**173**		
- Conventions collectives	308			
- Projet sur la gestion de l'information du gouvernement	140			
Annonce dans le budget :				
- Économies sur les achats (3)		**- 40**		
Total des rajustements	2 267	**133**		
Dépenses nettes prévues	32 322	**27 735**	27 490	27 490
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	3 352	**3 262**	3 207	3 207
Coût net du ministère	35 674	**30 997**	30 697	30 697

Équivalents temps plein	247	**237**	237	237

(1) Correspond aux meilleures prévisions des dépenses totales prévues d'ici la fin de l'exercice financier.

(2) Les rajustements sont nécessaires pour tenir compte des approbations obtenues depuis la présentation du Budget principal des dépenses et comprennent des transferts en provenance des crédits du Conseil du Trésor et des Budgets supplémentaires.

(3) Ce changement reflète les réductions des dépenses prévues du ministère par suite de l'examen des dépenses du CED qui ont été annoncées dans le Budget 2005.

En 2004-2005, le BST a reçu l'approbation pour un certain nombre de rajustements aux montants prévus au Budget principal des dépenses. Ces rajustements comprennent le montant de 1 115 000 dollars pour le report du surplus de l'année précédente, le montant de 704 000 dollars en fonds spéciaux pour l'enquête sur l'accident de MK Airlines, le montant de 308 000 dollars pour les négociations collectives et le montant de 140 000 dollars pour la mise en oeuvre d'un projet sur la gestion de l'information du gouvernement (GIG).

Tableau 2 : Activité de programme

(en milliers de dollars)

2005-2006					
Activité de programme	Budgétaire		Total du Budget principal des dépenses	Rajustements (dépenses prévues pas incluses dans le Budget principal)	Total des dépenses prévues
	Fonctionnement	Net			
Enquêtes de sécurité	27 602	27 602	27 602	133	27 735
Total	**27 602**	**27 602**	**27 602**	**133**	**27 735**

Tableau 3 : Postes votés et législatifs indiqués dans le Budget principal

(en milliers de dollars)

Poste voté ou législatif	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	**Budget principal actuel**	Budget principal précédent
10	Dépenses de fonctionnement	**24 039**	26 017
(S)	Contributions aux avantages sociaux des employés	**3 563**	4 038
	Total pour le ministère	**27 602**	30 055

Tableau 4 : Coût net pour le ministère

(en milliers de dollars)	Total
Dépenses nettes prévues	27 735
Plus: Services reçus à titre gracieux	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	1 771
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le Conseil du Trésor	1 425
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Développement social Canada	16
Services de vérification fournis par le Bureau de la vérificatrice générale	50
	3 262
Coût net pour le ministère en 2005-2006	30 997

3.4 Renseignements complémentaires

Pour des renseignements complémentaires sur le Bureau de la sécurité des transports du Canada et ses activités, consultez notre site Web à l'adresse **www.bst.gc.ca**. Vous pouvez également nous joindre à l'adresse et aux numéros suivants :

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Division des communications
Place du Centre
200, promenade du Portage
4e étage
Gatineau (Québec)
K1A 1K8

Courriel : communications@bst.gc.ca
Téléphone : (819) 994-3741
Télécopieur : (819) 997-2239